

Jesteśmy z Bydgoszczy. Miasta, które posiada bogate tradycje kolejowe. To tutaj powstała pierwsza na świecie Dyrekcja Kolei Państwowych i jedne z pierwszych na ziemiach polskich duże warsztaty kolejowe. Bydgoski węzeł kolejowy należy do największych w Polsce.



We are from Bydgoszcz - a city with a rich railway tradition. This is where the first National Railway Board in the world was established along with the first big railway workshops in Poland. The Bydgoszcz railway hub is one of the largest in Poland.





Historia Przedsiębiorstwa Wielobranżowego Kolejnictwa KOLTECH spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ma swój początek w 1991 roku. Trwała wówczas restrukturyzacja lokomotywni Bydgoszcz Wschód, należącej do PKP, a wraz z nią następował proces zwolnień pracowników. W zamian za przejęcie przez nowo utworzony KOLTECH części załogi, lokomotywnia zagwarantowała pracownikom możliwość powrotu, w przypadku niepowodzenia podjętej inicjatywy gospodarczej. Zatrudnienie w firmie znalazło 21 osób, a jej siedziba znajdowała się przy ul. Inwalidów w Bydgoszczy. Wybór tego miejsca był podyktowany specyfiką zleceń i koniecznością ciągłego dostępu do torów kolejowych.

Spółka od początku swojej działalności zajmowała się naprawą rewizyjną dwuczłonowych normalnotorowych towarowych lokomotyw elektrycznych serii ET40. W latach 1975-1978 czeskosłowackie zakłady Škoda Transportation w Pilźnie wyprodukowały 60 takich lokomotyw specjalnie dla Polskich Kolei Państwowych. Pojazdy przydzielono do lokomotywni Bydgoszcz Wschód i wykorzystywano na magistrali węglowej do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych. W latach 1991-1994 KOLTECH, na zlecenie lokomotywni Bydgoszcz Wschód, wykonał remonty okresowe 21 lokomotyw ET40. Poza tym spółka przeprowadziła również naprawy rewizyjne czterech lokomotyw spalinowych SM03 oraz pięciu dźwigów kolejowych typu EDK-80.



The origins of the limited liability multi-trade railway company Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Kolejnictwa "KOLTECH" sp. z o.o. date back to 1991. It was the time of restructuring of the Bydgoszcz Wschód locomotive depot owned by the Polish State Railways (PKP) accompanied by redundancies. In exchange for a part of the crew taken over by the newly formed "KOLTECH", the locomotive depot guaranteed the workers an option to return if this economic initiative failed. The company, registered at Inwalidów Street in Bydgoszcz, offered jobs to 21 people. The choice of place was dictated by the peculiar nature of work orders and the necessity of having continuous access to railway tracks.



From the beginning the company performed inspection repairs of two-car normal-gauge freight electric locomotives of the ET40 series. In 1975-1978, Škoda Transportation from Pilsen in the Czech Republic produced 60 such locomotives especially for the Polish State Railways. The vehicles were allocated to the Bydgoszcz Wschód locomotive depot and used on the coal trunk line to pull heavy freight trains. In 1991-1994 "KOLTECH", to the order of the Bydgoszcz Wschód locomotive depot, performed periodic overhauls of twenty-one ET40 locomotives. In addition, the company performed inspection repairs of four SM03 diesel locomotives and five EDK-80 railway cranes.

Od 1 września 1993 roku do końca 1994 roku przedsiębiorstwo rozszerzyło działalność o utrzymanie noclegowni dla maszynistów Bydgoszcz Wschód, zlokalizowanej przy ul. Sygnałowej w Bydgoszczy oraz usługę sprzątania pomieszczeń bydgoskiej lokomotywowni przy ul. Inwalidów. Stan zatrudnienia wzrósł w tym czasie do 40 osób.

W 1995 roku, na skutek zmniejszającego się zapotrzebowania rynku, zakończył się etap związany z naprawami rewizyjnymi lokomotyw ET40 i część załogi zdecydowała się na powrót do lokomotywowni Bydgoszcz Wschód. Od tego czasu działalność związana z taborom dotyczyła rewizyjnych i głównych napraw podzespołów, a także części do elektrycznych zespołów trakcyjnych typu EN57. Asortyment modernizowanych urządzeń obejmował: szafy WN i NN, komory łukowe, wały

kułakowe, styczniki i komory styczników, nastawiacze klocków SAB DRV600 i DRV900 oraz sprzęgi międzywagonowe, transportowe i Scharfenberga. Głównym zleceniodawcą były Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Bydgoszczy – obecnie Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Od 1 kwietnia 1999 roku zakres prac dla ZNTK został rozszerzony o dodatkowe usługi mycia wszelkiego rodzaju wagonów osobowych po dokonanych naprawach rewizyjnych i głównych.

Podczas przeprowadzania licznych, różnorodnych napraw KOLTECH przez lata zdobywał bezcenne doświadczenie. Poznając potrzeby rynku i wsłuchując się w opinie klientów, spółka rozpoczęła produkcję kilkudziesięciu sprzęgów transportowych typu lekkiego, czyli urządzeń łączących pojazdy szynowe.



From 1 September 1993 until the end of 1994 the company expanded the range of its activities with maintaining the Bydgoszcz Wschód overnight stay facility for train drivers, located at Sygnałowa Street in Bydgoszcz and cleaning the premises of the locomotive depot at Inwalidów Street in Bydgoszcz. The number of employees increased to 40 at that time.

In 1995, as a result of decreasing market requirements, inspection repairs of ET40 locomotives were completed and the crew decided to return to the Bydgoszcz Wschód locomotive depot. From that time, activities related to rolling stock were connected with inspection repairs and major repairs of sub-assemblies and parts of EN57 electric traction units. The range of refurbished equipment included: HV and LV cabinets, arc boxes, camshafts, contactors and contactor boxes, SAB DRV600 and DRV900 brake shoe adjusters and inter-stock, transport and Scharfenberg couplers. The main customer was the Rolling Stock Repair Workshop (ZNTK) in Bydgoszcz – now Pojazdy

Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.

From 1 April 1999 the scope of works for ZNTK was extended by additional washing services for passenger carriages of all types after inspection and major repairs.

Over years, numerous repairs of various types contributed to the invaluable experience of "KOLTECH". Learning about the needs of the market and listening to customer feedback, the company started producing several light transport couplers, that is, units connecting rail vehicles.





The people forming the company are a team of experienced workers who have received excellent theoretical and practical training and who are working towards satisfying the requirements of even the most demanding customers and providing high quality services and products.



Ludzie tworzący firmę to zespół doświadczonych i doskonale przygotowanych merytorycznie i praktycznie pracowników, których celem jest spełnienie wymagań nawet najbardziej wymagających klientów oraz zapewnienie najlepszej jakości oferowanych usług i produktów.



W latach 1993-1995, na zlecenie Północnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i pod nadzorem PKP Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa (CNTK), firma wykonała instalację oraz montaż urządzeń pojazdowych systemu kontroli hamowania pociągu (KHP). Zlecenie obejmowało 14 lokomotyw EU07 oraz 37 lokomotyw ET40. Zespół urządzeń w całości zbudowany został w Polsce i testowany był na linii Gdynia-Bydgoszcz-Inowrocław-Karsznice. System informacji „odcinkowej” zawierał nadajnik informacji (powiązany z obwodami świateł sygnałowych i połączony galwanicznie z tokami szynowymi) oraz odbiornik (z układami powiązania z urządzeniami napędowo-hamulcowymi pojazdu) zlokalizowany w pojeździe trakcyjnym. Koncepcja taka umożliwiała uzależnienie działania systemu KHP od wskazań sygnalizatorów przytorowych, przy czym uzależnienie to następowało w pojeździe trakcyjnym.



ENG

In 1993-1995, to the order of the Northern National Railway Administration Region and under the supervision of PKP Railway Scientific and Technical Centre (CNTK), the company installed and assembled on-board train braking controls (KHP). The contract covered fourteen EU07 locomotives and thirty-seven ET40 locomotives. The whole assembly was built in Poland and tested on the Gdynia-Bydgoszcz-Inowrocław-Karsznice line. The system of “sectional”

information consisted of an information transmitter (linked to signal lighting circuits and having galvanic links with rails) and receiver (with systems linked to vehicle driving and braking equipment) located on board a traction vehicle. Such a concept made the operation of train braking controls dependent on the indications of track-side signalling devices, whereas the dependency was created on board a train.



PL

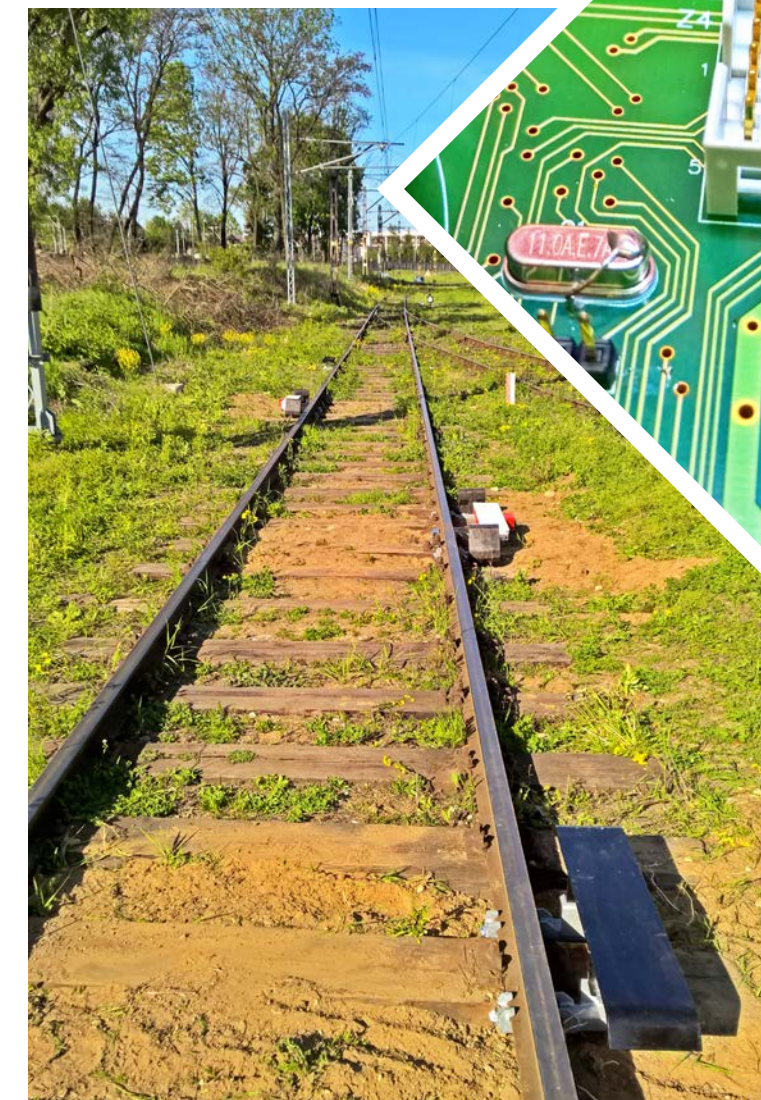


Rozwiązanie z zastosowaniem „odcinkowego” oddziaływania z układem ośmiu informacji, przekazywanych przez toki szynowe, przy integralnym wykorzystaniu obecnych urządzeń samoczynnego hamowania pociągu (SHP), umożliwi uzyskanie wielu korzyści eksploatacyjnych. Gwarantuje sygnalizację kabinową „uprzedzającą”, ciągłą informację o wskazaniach sygnałowych bezpośrednio przed sygnalizatorem na odcinku o długości minimum 600 m, a także podwójnego systemu ostrzegania o zbliżaniu się do sygnalizatorów – zarówno z urządzeń SHP jak i KHP.

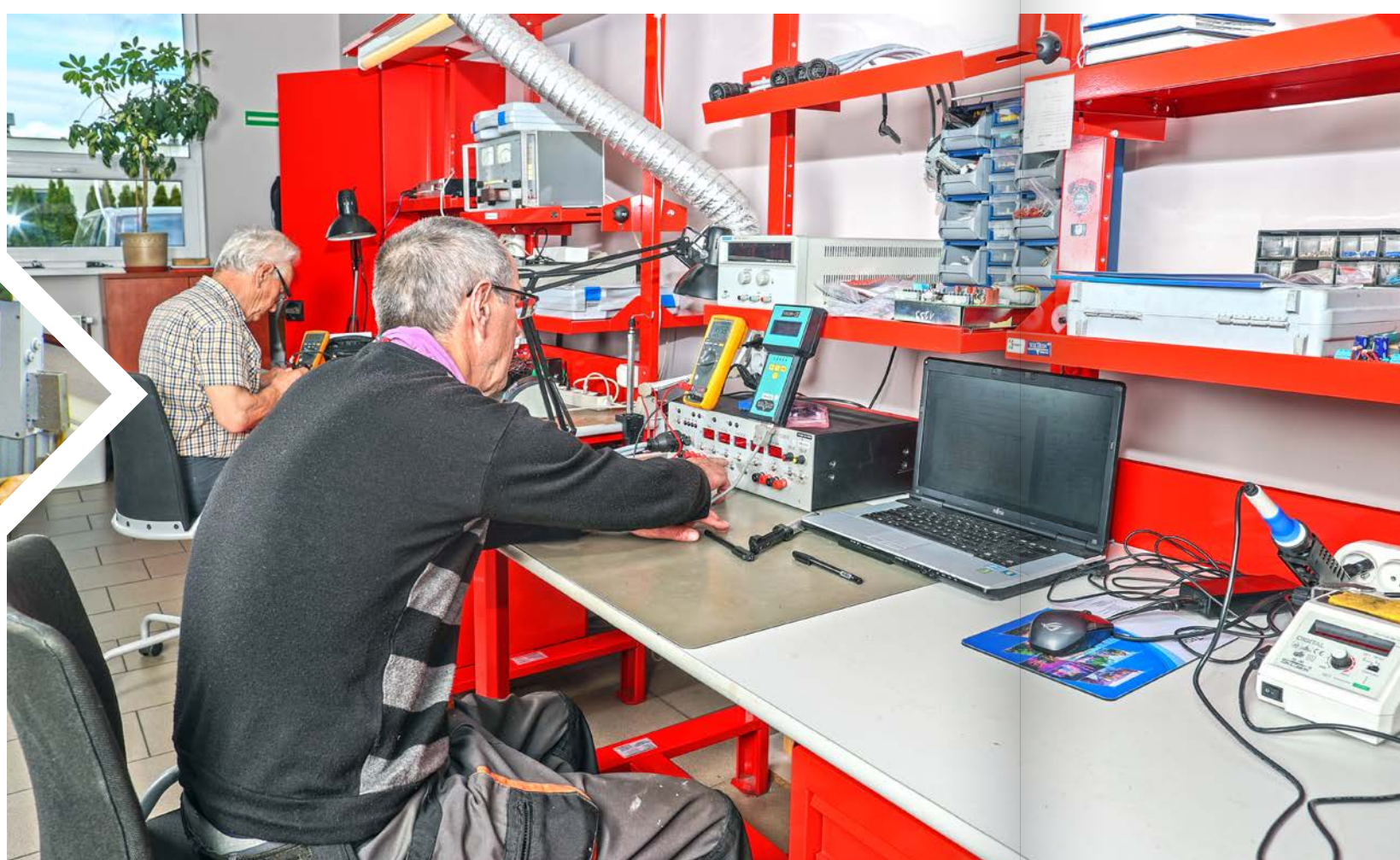
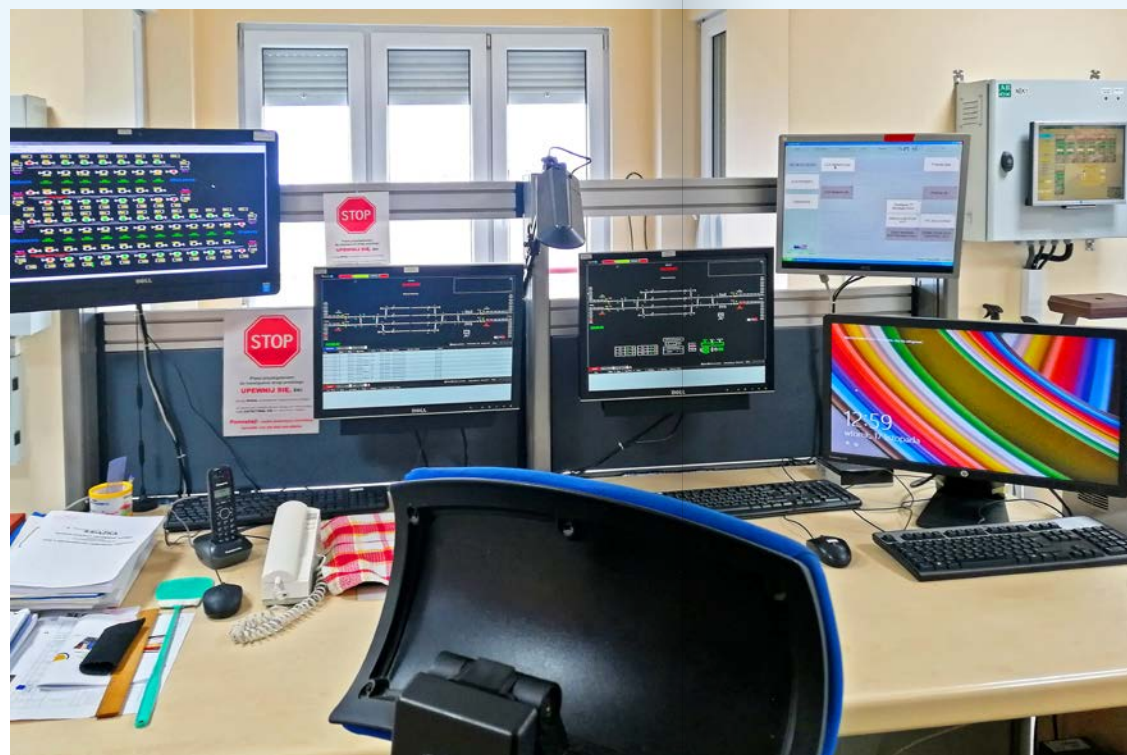


The “sectional” solution with eight elements of information transmitted through rails, with an integral use of the present automatic train braking equipment (SHP), makes it possible to obtain many operating benefits. It guarantees “advance” cab signalling,

continuing information about signals received immediately before the signal light on a section of a minimum 600 m, and a double system for warning about the proximity of signal lights – sent both from automatic train braking systems and train braking controls.



Zespoły techników z największą dokładnością i w laboratoryjnych warunkach naprawiają oraz diagnozują urządzenia sterujące ruchem kolejowym.



The engineering teams repair and diagnose railway traffic signalling devices with the utmost accuracy and in a laboratory setting.

W latach 1994-1995 KOLTECH realizował dla Metra Warszawskiego Sp. z o.o. zlecenie dotyczące wykonania instalacji i montażu urządzeń pojazdowych (odbiorczych) systemu automatycznego ograniczenia prędkości (AOP). Prace zostały wykonane na całym posiadanym ówczesznie taborze typu 81-572P wyprodukowanym przez firmę Wagonmasz z Sankt-Petersburga. Montowane urządzenia miały za zadanie zapewnić bezpieczną jazdę

pociągów metra zależnie od bieżącej sytuacji ruchowej. Zostały opracowane i wyprodukowane w Polsce o fabrycznej nazwie SOP-2. System kontroluje pracę maszynisty poprzez ograniczenie prędkości zachowując tzw. odstęp ochronny przy jednoosobowej obsłudze pociągu. Jest to realizowane dzięki automatycznemu ograniczeniu prędkości do wartości gwarantującej, w każdej sytuacji ruchowej, zatrzymanie pociągu przed przeszkodą.



In 1994-1995 "KOLTECH" completed a contract for Metro Warszawskie Sp. z o.o. regarding the installation and assembly of on-board (receiving) components of the automatic speed reduction system (AOP). The works were carried out on the then whole 81-572P rolling stock produced by Wagonmasz from Saint Petersburg, Russia. The installed devices were to ensure the safe travel of metro trains depending on current traffic conditions. They were developed and manufactured in Poland under the factory name

SOP-2. The system controls the work of the train driver through limiting the travelling speed by maintaining a safe distance when one person operates the train. This is accomplished thanks to automatic reduction of speed to one guaranteeing that the train stops before an obstacle in any traffic conditions.



W roku 1995 firma, na zlecenie ABB SIGNAL ZWUS Sp. z o.o. (obecnie Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.), wykonała instalację oraz montaż urządzeń pojazdowych systemu automatycznego zabezpieczania jazdy pociągu (ATP) oznaczonego symbolem EBICAB 700. Zlecenie obejmowało 6 lokomotyw typu EU07 oraz EP09. System zwiększa bezpieczeństwo oraz łagodzi konsekwencje jakie pociągają za sobą błędy ludzkie. Dostarcza znacznie bardziej precyzyjne informacje niż konwencjonalna sygnalizacja świetlna. System, niezależnie od maszynisty, sprawuje kontrole nad jazdą pociągu i umożliwia automatyczne uruchomienie hamulca w przypadku, gdy maszynista zignoruje sygnały lub przekroczy dozwoloną prędkość na danym odcinku linii.



In 1995, to the order of ABB SIGNAL ZWUS Sp. z o.o. (now Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.), the company installed and assembled on-board components of the EBICAB 700 automatic train protection system (ATP).

The contract covered six EU07 and EP09 locomotives. The system improves safety and mitigates the consequences of human error. The information it provides is much more precise than conventional light signals. The system, independently of the train driver, controls train travel and automatically triggers the brake if the train driver ignores signals or exceeds the allowed speed on a given section of the line.

Zarząd przedsiębiorstwa KOLTECH nie ustawał w poszukiwaniu nowych kierunków rozwoju firmy. Wspólnie z Gminą Białosłiwie oraz firmą INTERLOK Sp. z o.o. planowano podjąć działalność gospodarczą w oparciu o majątek po byłej Wyrzyskiej Kolei Powiatowej. Wąskotorowa kolej dojazdowa o torze szerokości 600 mm należała do nielicznych, zachowanych na terenie Krajny (pogranicza pomorsko-wielkopolskiego) urządzeń technicznych posiadających XIX-wieczny rodowód. Malejąca ilość przewozów oraz gwałtowne dążenie do restrukturyzacji kolei sprawiły, że w 1994 roku podjęto decyzję o jej

całkowitym zawieszeniu. Tymczasem, w przeciwieństwie do administracyjnych posunięć, lawinowo wzrastało zainteresowanie „ciuchcią” jako zabytkiem techniki oraz historycznym środkiem lokomocji przemierzającym urokliwe krajobrazowo okolice Krajny. Linia kolejowa była bardzo dobrze zachowana i prowadziła z Białosłiwia przez Wysoką, Łobżenicę do Radzicza, a następnie z powrotem do Białosłiwia. Niestety, pomimo podpisanego w sierpniu 1996 roku listu intencyjnego, planowana inicjatywa gospodarcza nigdy nie została zrealizowana.



PL



ENG

The management board of “KOLTECH” continued searching for new company development directions. Together with the Commune of Białosłiwie and the company INTERLOK Sp. z o.o. they planned to undertake economic activity based on the assets of the former Wyrzysk District Railways. The 600 mm narrow-gauge commuter railway was one of the few technical facilities from the 19th century that survived in the region of Krajna (on the boundary between Pomerania and Greater Poland). The decreasing rate of transport and rapid efforts at restructuring of railways

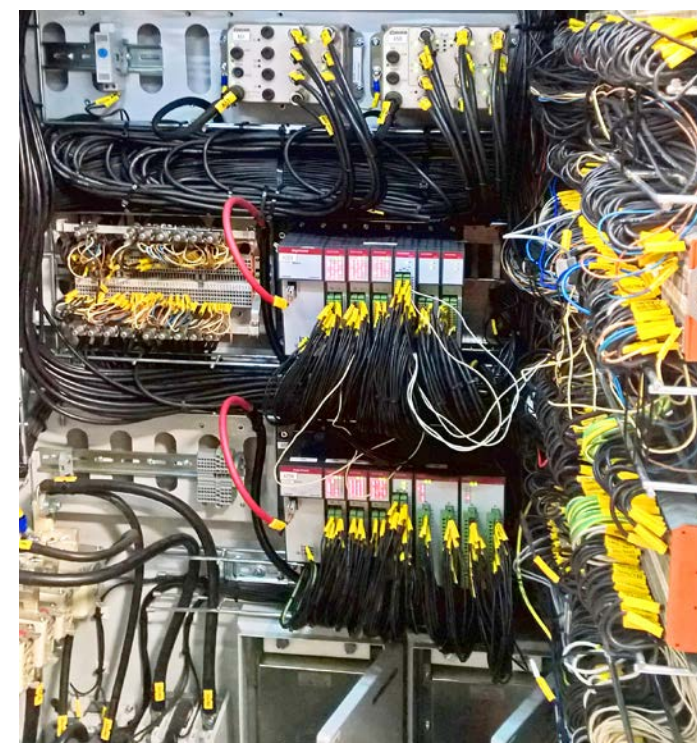
led to the decision to completely suspend its operation in 1994. Meanwhile, contrary to administrative measures, the interest in the “choo-choo train” as a monument of technology and a historic means of locomotion passing through the charming landscapes of the region of Krajna actually snowballed. The railway line was very well preserved and ran from Białosłiwie through Wysoka and Łobżenica to Radzicz, and then back to Białosłiwie. Unfortunately, despite the letter of intent signed in August 1996, the planned economic initiative was never put into effect.



Przełomowym momentem dla spółki KOLTECH było podjęcie decyzji o rozwoju firmy w kierunku usług związanych z systemami sterowania ruchem kolejowym (SRK). Działalność ta na przestrzeni lat zwiększała sukcesywnie swój udział w strukturze przychodów firmy, by docelowo stać się głównym przedmiotem jej działalności. Aktywność gospodarcza w pierwszym etapie koncentracji na systemach sterowania ruchem kolejowym, opierała się na wykonywaniu instalacji i montażu urządzeń pokładowych systemów: kontroli hamowania pociągów (KHP), automatycznego ograniczenia prędkości (AOP) oraz automatycznego

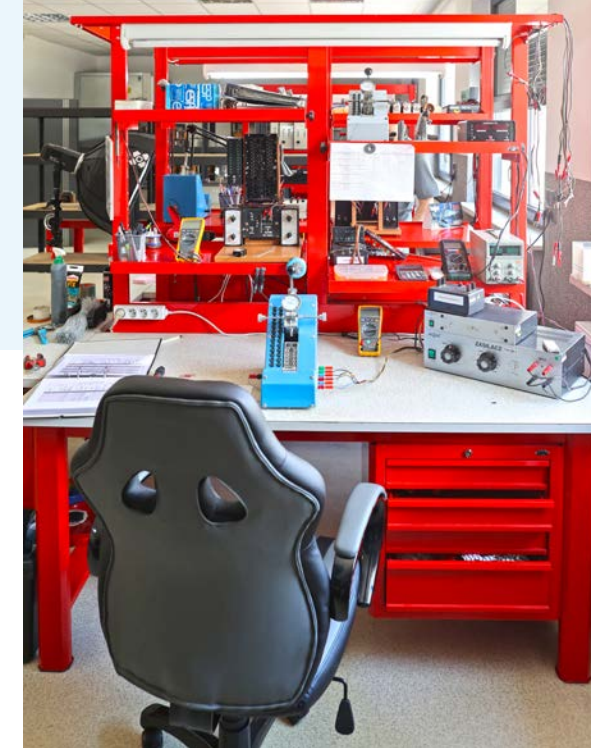
sterowania pociągiem (EBICAB 700). Następnie została rozszerzona o usługi legalizacji przekaźników stosowanych w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym – obecnie proces ten nazywany jest obsługą techniczną przekaźników (OTP). Rozwój działalności spółki związanej z przekaźnikami, przyczynił się do otwarcia w 2003 roku filii firmy w Katowicach przy ul. Asnyka. Oddział ten specjalizuje się i nieustannie rozwija w dziedzinie przekaźnikowej. W 2015 roku filia została przeniesiona do Mysłowic i obecnie mieści się przy ul. Rzemieślniczej.

The decision on developing the company towards services associated with railway traffic signalling systems (SRK) was a breakthrough for “KOLTECH”. Over the years this activity progressively increased its share in the structure of the company's income and ultimately became its main economic activity. At the first stage of focusing on traffic signalling systems the economic activity was based on the installation and assembly of on-board components of: train braking control (KHP), automatic speed reduction (AOP) and automatic train control



(EBICAB 700) systems. Afterwards, it was extended by the verification of relays used in traffic signalling systems – at present, this process is called technical service of relays (OTP). The development of the company's activity associated with relays contributed to the opening of the company's branch office in Katowice at Asnyka Street in 2003. This branch specialises and has been continuously developing in the area of relays. In 2015 the branch office was relocated to Mysłowice and is now situated at Rzemieślnicza Street.

Wykorzystanie własnej myśli technicznej pozwoliło na opracowanie i rozpoczęcie produkcji wielu urządzeń elektronicznych, służących przede wszystkim do regulacji oraz sprawdzania urządzeń taborowych i sterowania ruchem kolejowym.



Using our own engineering solutions, we were able to design and launch the production of numerous electronic units, mostly for controlling and monitoring on board rolling stock devices and railway traffic signalling devices.